

Dans l'est du quartier, il y a une famille qui a changé d'idée ou qui déménage ou peu importante, ça a des impacts jusqu'à l'ouest du quartier parce que tout bouge d'une place à l'autre. Quand on est en situation de surpopulation, c'est un des effets qui se produit.

2115 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup parce que vous nous avez amenés sur un autre terrain qu'on n'avait pas exploré avec les autres intervenants. On vous remercie beaucoup, Monsieur Deslauriers, et on vous souhaite une très belle fin de semaine.

2120

LA COMMISSAIRE :

Merci, oui.

2125 **M. MARC-ÉTIENNE DESLAURIERS :**

Pareillement, merci beaucoup.

LA COMMISSAIRE :

2130

Merci bien, Monsieur.

2135

Mme CYNTHIA FALAISE ET M. FRANÇOIS DELWAIDE

M. MARC-ANDRÉ LAPOINTE :

2140

Alors, nos prochains intervenants sont arrivés, il s'agit de madame Cynthia Falaise et de monsieur François Delwaide.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

2145 **M. FRANÇOIS DELWAIDE :**

Bonjour.

2150 **Mme CYNTHIA FALAISE :**

Bonjour, merci de nous recevoir.

LA PRÉSIDENTE :

2155 Je vous en prie. Vous ne représentez pas un groupe, vous êtes deux personnes qui venez en votre nom propre. Alors, je vous rappelle la règle, je ne sais pas comment vous voulez fonctionner entre vous deux, mais vous avez dix minutes de présentation et dix minutes d'échange avec les commissaires. Donc, au bout de cinq minutes, je vais faire signe ou je vais vous le dire pour que vous soyez capables de partager votre temps, ça vous va?

2160

Mme CYNTHIA FALAISE :

C'est parfait.

2165 **M. FRANÇOIS DELWAIDE :**

C'est bon. De toute façon, Cynthia, tu peux prendre le dix minutes. Moi, je suis là en soutien, au besoin.

2170

Mme CYNTHIA FALAISE :

O.K.

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. C'est bon.

2180 **Mme CYNTHIA FALAISE :**

Alors, bonjour, je me présente : je suis Cynthia Falaise, je suis enseignante en science politique au Collège Ahuntsic.

2185 Aujourd'hui, je viens vous présenter, en mon nom personnel, un mémoire que j'ai déposé précédemment à cette rencontre, donc vous avez dû le recevoir, ce mémoire, qui porte sur la mobilité active.

LA PRÉSIDENTE :

2190 On l'a tous lu.

Mme CYNTHIA FALAISE :

2195 Oui? Super, parfait. Je suis en compagnie de François Delwaide, qui est conseiller en environnement au Collège Ahuntsic, parce que ce mémoire-là a été appuyé par plusieurs instances au Collège Ahuntsic, notamment le Syndicat des professeurs, l'Association étudiante, le Comité en environnement au collège, mais aussi la haute direction du collège, donc c'est un appui, je vous dirais, assez large de la communauté. Également, le mémoire a été appuyé par le CPE du Collège Ahuntsic, donc qui est adjacent à l'institution.

2200

Alors, aujourd'hui, dans le fond, je viens vous présenter un peu les faits saillants du mémoire, un peu résumer ce qui est proposé dans ce document-là, mais je pense que ça va être surtout pour laisser de la place à l'échange qu'on est venu, François et moi .

2205 Alors, je vais vous présenter un peu ce qui est proposé avec la carte, donc vous voyez, ici, la carte des environs. Nous, à la base, ce mémoire-là, il a été proposé pour desservir le Collège Ahuntsic. Donc, comme vous le savez, le Collège Ahuntsic, il y a une bande cyclable devant et non pas une piste cyclable, et le Collège Ahuntsic, c'est le plus grand générateur de déplacements de tout l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

2210 Alors, on trouvait dommage, en fait, qu'il n'y ait pas une bonne offre d'aménagement cyclable quand on sait que les aménagements cyclables, donc pour être considérés comme étant de qualité, ils doivent être sécuritaires.

2215 Par « sécuritaires », on entend séparés de la circulation automobile, oui, lorsqu'on est en chemin continu, mais aussi aux intersections, donc la protection doit être étendue aux intersections pour être considérée comme étant sécuritaire.

2220 Cette protection-là, elle peut se faire à l'aide de barrières physiques, mais elle peut aussi être faite avec des feux de circulation qui sont balisés, automobilistes, piétons, cyclistes, pour pouvoir éviter les conflits entre différents usagers.

2225 Les axes cyclables doivent être continus et rapides, dans le sens où les gens qui font du vélo doivent pouvoir se rendre du point A au point B, sans faire mille et un détours. Ils doivent pouvoir se rendre à leur lieu d'étude, leur lieu de travail rapidement, efficacement. Donc c'est un peu la proposition qu'on vise à faire.

2230 Les lignes vertes continuent, ce sont des aménagements cyclables existants; et le bleu, c'est le REV, qui a été inauguré en novembre, donc le grand Réseau cyclable qui relie la ville du nord au sud. Et les pointillés, c'est la proposition qui est contenue au mémoire.

2235 Donc, ça, c'est une image de la bande cyclable actuellement sur Saint-Hubert, juste devant le Collège Ahuntsic, donc on regarde vers le nord. Alors, on voit tout de suite, la bande cyclable, ce n'est pas un endroit qui est très invitant pour les cyclistes parce que c'est peu coûteux à faire, ça reste de la peinture, c'est un aménagement qui est rapide, mais les cyclistes ne se sentent pas particulièrement en sécurité.

2240 On voit que les voitures circulent tout près, donc il n'y a pas de séparation physique. Il n'y a pas non plus... en fait, les voitures doivent la traverser pour se garer à chaque fois. Et évidemment, lorsqu'il y a, par exemple, des feuilles comme on le voit à l'automne ou n'importe quel obstacle, les cyclistes doivent directement aller dans la voie de circulation automobile.

2245 On remarque aussi que les bandes cyclables ont le vilain défaut de servir de débarcadère, bien que ce ne soit pas permis, souvent, on y voit des voitures de livraison ou des gens qui viennent déposer des proches, s'y stationner temporairement.

2250 Bien que l'arrêt soit temporaire, il a des impacts réels parce que les usagers doivent le contourner et, souvent, comme vous voyez dans la deuxième photo, les usagers se mettent en danger parce qu'ils doivent aller côtoyer d'autres voitures dans la voie de circulation. Donc, les bandes cyclables, elles servent souvent de stationnements temporaires et obligent les usagers à se lancer dans la mêlée.

2255 L'autre grand problème qui a été soulevé par l'organisme Une porte une Vie, c'est qu'elles sont situées dans une zone d'emportierage. Alors, ça, c'est très connu chez les cyclistes : on roule sur une bande cyclable, on sait très bien qu'à tout moment, un automobiliste peut ne pas penser à vérifier avant d'ouvrir sa portière, ouvrir la portière et, donc, là, le cycliste est devant le choix entre faire une collision avec la portière qui est ouverte, qui est très dangereuse, ou aller dans la voie de circulation, encore une fois. Ce genre d'accident là, bien qu'il a l'air très bête, a mené à des décès, donc ce n'est vraiment pas à prendre à la légère, donc c'est vraiment un réel problème.

2260 La bande cyclable sur Saint-Hubert, autre défaut, c'est qu'elle est discontinuée aux endroits les plus dangereux. Alors, lorsqu'on arrive ici, vous voyez la voie ferrée qui est entre Louvain et Sauvé, ici, à la droite, on a le futur site Louvain, donc il n'y a simplement pas de piste cyclable, de bande cyclable à cet endroit-là, et donc les cyclistes doivent tout simplement partager la route avec les automobilistes.

2265 On sait que les viaducs, ce sont des endroits très dangereux pour les cyclistes, il y a eu des décès, on se rappelle de celui de Mathilde Blais, donc les viaducs sont des endroits qui sont considérés dangereux. Ce n'est pas endroits où il faut laisser les cyclistes sans protection. Ce sont des usagers vulnérables, et donc ici, c'est vraiment un réel problème.

2270 Alors, on considère, pour toutes ces raisons, que la bande cyclable sur Saint-Hubert doit non seulement être améliorée, mais aussi élargie, continuée vers les endroits les plus dangereux.

LA PRÉSIDENTE :

2275 Il vous reste quatre minutes.

Mme CYNTHIA FALAISE :

2280 Oui? Parfait, merci.

Alors, nous, au Collège Ahuntsic, on a des données qui nous ont permis de voir que plus de la moitié des étudiants et des employés résident à moins de 10 kilomètres du collège, donc c'est un potentiel très élevé de transfert modal vers la bicyclette.

2285 Alors, c'est quelque chose qui nous apparaît très intéressant, d'autant plus que là, maintenant, on attend à peu près 1 000 ménages au site Louvain et bien là on va avoir réellement un réel achalandage. On est au courant que le site Louvain souhaite être écologique et ne pas

2290

promouvoir l'utilisation de la voiture, alors il faut que ces pistes cyclables-là soient faites avant même l'arrivée des résidents.

2295

Donc, ici, le site Louvain, notre proposition vise à faire une piste cyclable protégée qui irait, du moins, jusqu'à l'autoroute 40, jusqu'à la piste cyclable Sauriol, dans un premier temps. Donc un ou une cycliste qui veut utiliser son vélo pourrait faire un chemin protégé sur cette artère très importante de l'arrondissement.

2300

Dans un deuxième temps, on voudrait que cette piste cyclable soit étendue, donc jusqu'à l'arrondissement Villeray et jusqu'au nord de la ville, justement pour aller rejoindre l'école secondaire Sophie-Barat par exemple.

2305

Parlant de Louvain, donc vous voyez, Louvain aussi le problème, c'est que c'est une bande cyclable actuellement. Donc, c'est simple en fait : pour transformer une bande cyclable en piste cyclable, le REV nous a donné l'exemple, il faut simplement mettre la piste cyclable du côté du trottoir, mettre des séparations physiques, ça peut être du béton, mais ça peut aussi être des bollards, ou une voie de stationnement. Donc, on a réellement une piste qui est protégée et qui n'est pas adjacente à la circulation, qui peut vraiment permettre de protéger les usagers vulnérables que sont les cyclistes.

2310

Finalement, la proposition implique aussi une intersection protégée. Cette intersection protégée, elle est très connue aux Pays-Bas. Il s'agit, en fait, de séparer les différents usagers de la route lors des traverses avec les feux de circulation, certes, mais aussi avec des séparations physiques.

2315

Donc, si vous voyez ici, il y a des séparations physiques qui sont mises aux quatre coins de l'intersection, pour permettre aux automobilistes de ralentir, en fait, pour obliger les automobilistes à ralentir avant d'effectuer leur virage et d'arriver en face, plutôt que d'avoir dans l'angle mort les personnes qui veulent traverser, soit les piétons, les cyclistes.

Ce genre d'aménagement là permet de conserver le stationnement, mais sépare les pistes cyclables des trottoirs et de la circulation automobile.

2320

Donc, ça, c'est le genre d'aménagement qu'on a proposé pour le coin Émile-Journault et Saint-Hubert, mais c'est un aménagement qui pourrait très bien voir le jour aussi au coin de Louvain, qui est une très, très large intersection, qui est très accidentogène et qui doit être mise en place avant l'arrivée des familles, pour les inciter à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

2325

Voilà pour le petit résumé des faits saillants.

LA PRÉSIDENTE :

2330

Je vous remercie beaucoup. On est dans les temps, alors j'inviterais madame Cristini à poser la première question.

LA COMMISSAIRE :

2335

Oui, merci beaucoup, j'ai lu avec attention, moi-même qui utilise le vélo, j'ai lu avec attention votre rapport.

Donc, moi, je comprends que ce que vous avez présenté, ce que vous demanderiez, c'est que ça soit la dernière image, où on a les intersections qui séparent les usagers. Est-ce que ça serait intéressant de l'avoir à Louvain/Saint-Hubert, à l'angle de Louvain/Saint-Hubert, et qu'il n'y ait pas de discontinuité au niveau du pont sous Saint-Hubert? Donc, c'était ça que je comprenais et qu'il y ait peut-être, sur la rue Louvain aussi, donc là je résume, une piste cyclable.

2340

Tous ces aménagements-là, comment vous pensez que ça va influencer sur la réduction des automobiles, en fait, sur l'achalandage des rues, et cetera? On sait qu'il va y avoir peut-être beaucoup d'automobiles; quel effet ça a, ce genre d'aménagement, en fait?

2345

Mme CYNTHIA FALAISE :

2350 En fait, on a reçu justement un spécialiste de la question, ici, au Collège Ahuntsic, il y a une semaine ou deux, qui s'appelle Jérôme Laviolette, qui vient tout juste de déposer d'importants travaux à ce sujet-là. Dans toutes les villes où l'expérience a été faite, à chaque fois qu'on a fait des aménagements sécuritaires, invitants, il y a un transfert modal qui se fait, et donc la congestion routière en est améliorée.

2355

Le problème à Montréal, c'est qu'on est pratiquement au point de saturation par rapport à la possession d'automobiles, le parc automobile, et donc on ne peut pas déplacer, penser pouvoir déplacer autant de gens en augmentant le parc automobile. Il faut absolument passer par des modes de transports où on peut déplacer plus de gens en moins d'espace, donc le transport en commun et le vélo. Ce qui est super, c'est que ça adonne que, en plus, ce sont des modes de transports écologiques.

2360

Alors, il faut mettre en place ces aménagements-là. Et à terme, c'est sûr qu'il y a une période de latence, c'est ce que nous expliquait monsieur Laviolette, qui peut être un certain temps avant que les gens fassent les changements, mais éventuellement, lorsqu'on voit l'efficacité d'un mode de transport versus un autre, les gens font le transfert vers le vélo ou le transport en commun, quand les aménagements existent évidemment.

2365

M. FRANÇOIS DELWAIDE :

2370

Est-ce que je peux me permettre un tout petit commentaire?

LA COMMISSAIRE :

2375

Oui.

M. FRANÇOIS DELWAIDE :

2380 En fait, aussi, le point qui est important, c'est qu'il y a déjà un immense pôle institutionnel dans ce secteur-là qui génère énormément de déplacements. Ils ne sont pas tous en transport actif, c'est clair, mais l'idée du site Louvain, justement, de créer un écoquartier et de fortement encourager les transports alternatifs à l'automobile, et donc, bien la prémisse de base est qu'il y a une majorité des résidents et des résidentes du pôle qui vont se déplacer en transport actif.

2385

Et donc, notre proposition est de dire « il ne faut quand même pas l'enclaver, cet écoquartier-là, il faut lui permettre d'avoir les aménagements nécessaires pour être arrimés au reste du quartier de l'aménagement autour ».

2390

LA COMMISSAIRE :

O.K. Puis ce rapport de monsieur Laviolette, de cet expert, je ne sais pas si vous pourriez nous le transmettre, mais j'avais une question. Donc, lui, il a étudié l'impact, effectivement, du fait qu'il y a un transfert modal qui se fait, que la congestion routière diminue.

2395

Dans quel type de quartier il a fait cette étude-là?

En tout cas, est-ce que vous pensez que cet effet-là est le même selon le type de population? C'est-à-dire que là, on aura beaucoup de logements sociaux communautaires, des logements abordables, des OBNL, des coopératives d'habitation. Est-ce que vous pensez que ça a le même effet selon tous les types de population, selon les facteurs sociodémographiques, et cetera?

2400

Mme CYNTHIA FALAISE :

2405

Pour répondre à votre première question, monsieur Laviolette s'est surtout penché sur les habitudes chez les jeunes, donc il a étudié trois cégeps en particulier, dont le cégep à Ahuntsic.

2410 Après, la question des données par rapport au transfert modal lorsqu'on crée les aménagements, ça, ça faisait partie de sa revue de la littérature, si on veut. C'est quelque chose qui... on pourra vous envoyer le rapport, je me prends une note en particulier pour vous le transmettre après.

2415 Mais pour la deuxième question, quelle était-elle déjà? C'était une deuxième partie de question.

LA COMMISSAIRE :

2420 Est-ce que l'impact est le même sur toutes populations selon les critères sociodémographiques?

Mme CYNTHIA FALAISE :

2425 Oui, alors, là, je vous réponds de moi, ma propre recherche. Ce qu'on voit, c'est que lorsqu'il n'y a pas d'aménagements cyclables ou des aménagements cyclables de faible qualité, comme une bande cyclable, elles sont surtout utilisées par de jeunes hommes. Alors, on voit que c'est associé aussi à la prise de risque, à une association à la prise du risque.

2430 Et plus les aménagements sont sécuritaires, plus ils se démocratisent. Alors, ce qu'on voit, c'est que des femmes vont l'utiliser, les enfants très, très jeunes et des personnes âgées.

2435 Donc, on voit de nouvelles catégories de population qui commencent à utiliser, mais c'est très lié à la sécurité, mais aussi pour les femmes, par exemple, qui sont plus en charge d'aller chercher les enfants à l'école, faire les courses, les épiceries. Donc, on se rend compte que les pistes cyclables doivent mener à ces endroits-là et c'est ce qui a été démontré dans certaines études, dans certaines villes.

Donc, oui, on voit que ce n'est pas tant une question d'habiter une maison ou une coopérative ou un appartement, c'est plutôt par rapport au, le sentiment de se rendre quelque part efficacement et sécuritairement qui démocratise la pratique du vélo.

2440

LA COMMISSAIRE :

Super, merci beaucoup.

2445

Mme CYNTHIA FALAISE :

Bienvenue.

LA PRÉSIDENTE :

2450

D'autres questions, Monsieur?

LE COMMISSAIRE :

2455

Ça va aller pour moi. Je vous remercie beaucoup, fort intéressant, un mémoire concentré sur cette question-là.

LA PRÉSIDENTE :

2460

Moi aussi, je voudrais vous remercier et vos illustrations nous permettaient de bien comprendre le type d'aménagement. Alors, je vous remercie beaucoup et, à moins que vous ayez quelque chose à rajouter, je vous souhaite une très belle fin de semaine, on voit le soleil poindre, ça fait du bien.

2465

Mme CYNTHIA FALAISE :

Oui, je pense qu'on va pouvoir en profiter. Je ferais un dernier petit ajout.

2470

LA PRÉSIDENTE :

Certainement.

2475

Mme CYNTHIA FALAISE :

Je crois que j'ai oublié de le mentionner. En fait, c'est l'importance de faire les aménagements cyclables avant l'arrivée des familles.

2480

Je crois qu'il y a un autre organisme qui est venu vous en parler, si je ne me trompe pas, il y a eu un exemple où la ville avait annoncé qu'ils allaient faire des pistes cyclables après l'arrivée des résidents, mais les résidents qui n'avaient pas de pistes cyclables au moment de leur aménagement ont commencé à demander des places de stationnement, à vouloir se déplacer, donc à acheter des voitures et à s'équiper en automobiles.

2485

Donc, il faut vraiment éviter ce genre de séquence là, il faut que la piste cyclable soit prête avant l'arrivée des familles pour ne pas que les gens aient à attendre un an, deux ans, trois ans avant de pouvoir passer à la bicyclette.

2490

LA COMMISSAIRE :

Merci pour le rajout, c'était très important, je pense, aussi .

2495

Mme CYNTHIA FALAISE :

Oui.

M. FRANÇOIS DELWAIDE :

Est-ce qu'il reste un petit 30 secondes?

2500

LA PRÉSIDENTE :

Certainement.

2505

M. FRANÇOIS DELWAIDE :

J'ai déjà envoyé deux rapports de monsieur Laviolette à Cynthia, qu'elle pourra vous transférer. Il y en a deux : il y en a un qui concerne les jeunes, il y a un qui est d'ordre plus général, c'est vraiment concernant les facteurs psychologiques pour un changement de comportement. Puis là-dedans, ils vont être documentés pleins de facteurs, justement, pour comprendre la perception de la relation que les gens ont vis-à-vis de l'automobile, l'utilisation de l'auto solo.

2510

C'est super intéressant de comprendre ça dans une perspective d'équité en matière de transport, donc, justement, dans le site Louvain, il y a aura des logements sociaux. Si on ne veut pas perpétuer l'idée – excusez mon fils crie un petit peu - le fait que la voiture est un facteur d'appauvrissement parce qu'elle représente l'option systématiquement la plus efficace, mais la plus coûteuse en même temps, bien, le vélo est une opportunité justement en ce sens-là, et la marche.

2515

2520

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Et je vous souhaite que votre petit garçon ait juste une petite, petite peine, qu'on va pouvoir régler facilement. Je vous souhaite une belle fin de semaine, merci.

2525

Mme CYNTHIA FALAISE :

2530 Merci beaucoup.

M. FRANÇOIS DELWAIDE :

2535 Merci.

LE COMMISSAIRE :

Au revoir, merci.

2540 **LA PRÉSIDENTE :**

Au revoir.

Mme CYNTHIA FALAISE :

2545 Au revoir.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER,

2550 Bâtir son quartier

LA PRÉSIDENTE :

2555 Bonjour, Monsieur Gilker.